SEABURY

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

30.Jan.15

Kansrijke corridors en luchtvrachtstromen Schiphol

Managementsamenvatting

SEABURY

Seabury Advisors LLC
SOM 2 Building, Level 2, Claude Debussylaan 17
Amsterdam, 1082 MC, The Netherlands
T +31 20 880 4200
F +31 20 890 8629
W www.seaburygroup.com

Kansrijke corridors en luchtvrachtstromen Schiphol

Introductie

Seabury is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gevraagd onderzoek te doen naar kansrijke corridors (routes) en luchtvrachtstromen van, naar en via Schiphol.

Dit onderzoek is gericht op het zowel kwantitatief als kwalitatief ondersteunen van het ministerie in het ontwikkelen van strategieën om de huidige positie van Schiphol op het gebied van luchtvracht te behouden of uit te breiden. Doel van dit onderzoek is om de discussie rond luchtvracht van 'facts and figures' te voorzien. Het is expliciet niet het doel van dit onderzoek om met aanbevelingen te komen.

Onderzoeksvragen zijn:

1. Wat zijn de meest kansrijke vrachtstromen en corridors voor vervoer vanuit Schiphol? Wat zijn de voornaamste luchtvrachtstromen van, naar en via Schiphol en hoe hebben die zich sinds 2005 ontwikkeld?
2. Hoe ontwikkelt de luchtvrachtmarkt zich qua belly- en freightervervoer en hoe beïnvloeden deze twee soorten luchtvrachtvervoerscapaciteit elkaar? Wat is het aandeel freighter versus belly, en welke productgroepen worden op welke manier vervoerd?

Tussentijdse resultaten van dit onderzoek zijn op 28 oktober 2014 gepresenteerd en besproken tijdens de Vrachttafel – een overlegorgaan waaraan vrijwel alle partijen die relevant zijn voor de luchtvrachtindustrie in Nederland deelnemen. Vragen en opmerkingen vanuit dit overlegorgaan zijn opgenomen in de eindresultaten van dit onderzoek.

Belangrijkste bevindingen

- **Luchtvracht is van groot belang voor de Nederlandse economie**: Nederland is een voorloper in Europa, getuige het marktaandeel van ~14% binnen West Europa op het gebied van importen en exporten die via de lucht worden vervoerd. Ter vergelijk: het Nederlandse aandeel in Bruto Binnenlands Product binnen West Europa is met c.a. 5% aanmerkelijk lager. Nederland kent een bovengemiddeld sterke positie op de Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse (bloemen)markten.
- **Aanwezigheid van distributiecentra essentieel voor Nederlandse importen**: Nederland importeert 17% van alle Europese luchtvracht, met name door de aanwezigheid van distributiecentra en de bloemenveiling. Van alle Europese high-tech importen komt 21% via Nederland binnen; wat betreft bederfelijke waar is dit 26%.
- **Exporten uit omliggende landen in West Europa zijn van vitaal belang voor Schiphol**: De sterke positie van Nederland en Schiphol in de luchtvracht is ook te danken aan het vermogen van de logistieke partijen op Schiphol om export goederen vanuit Europa naar Schiphol toe te trekken. Dit is van belang om te kunnen voldoen aan de vraag naar capaciteit voor importen, en tegelijkertijd te kunnen compenseren voor de lagere marktvraag naar exporten vanuit Nederland.
- **De sterke positie van Nederland op high-tech en bederfelijke goederen kent uitdagingen**:
    - High Tech bleek geen groeimarkt: Nederland heeft in de afgelopen jaren een substantieel aandeel verworven in de luchtvracht van hoogwaardige technologische goederen. Daar staat tegenover dat dit segment de afgelopen jaren wat betreft luchtvrachtvolumes van en naar Europe is gekrompen. Ondanks dat er recent een forse positieve correctie op deze volumes heeft plaatsgevonden en er ook weer enige groei voor de toekomst wordt voorspeld, blijft dit segment gevoelig voor verschuiving naar andere transportmodaliteiten, zoals zeevracht.
    - Bloemenmarkt mogelijk onder druk door het uitfaseren full freighters KLM / Martinair: de connectiviteit en capaciteit op de – voor de Nederlandse luchtvracht belangrijke – bloemenmarkten in Afrika en Latijns Amerika komt op termijn mogelijk onder druk te staan door de voorgenomen uitfasering van vrachttoestellen door home carrier KLM/Martinair;

afgezien uiteraard van mogelijke herpositionering van overige KLM/Martinair freighters of combi's.

- **Kansen voor de luchtvracht voornamelijk op gebied van hoogwaardige en snelgroeiende sectoren als farmaceutica, automotive en machine onderdelen:** Een hoge waardedichtheid ($/kg) van goederen is algemeen gezien een goede indicatie voor de toegevoegde waarde van deze goederen aan de economie. Chemische producten (voornamelijk farmaceutica) en machineonderdelen zijn goederen met een hoge waardedichtheid en zijn – naast de automotive sector – bovendien ook snelgroeiende goederensoorten waarbij het huidige Nederlandse marktaandeel in luchtvracht relatief laag is. Mode wordt door geïnterviewden ook als een mogelijke groeimarkt gezien voor Nederland, ook al springt deze industrie er op basis van data niet uit. Op markten waar de Nederlandse luchtvrachtpositie reeds hoog is, zoals hoogwaardige technologische goederen (high-tech) en bederfelijke goederen (i.e. bloemen) zal de prioriteit moeten liggen op het behouden van het marktaandeel.
- **Azië – met China voorop – blijft de belangrijkste groeimarkt voor luchtvracht:** Europa's grootste handelspartner, Noordoost Azië, zal naar verwachting met een gemiddelde jaarlijkse groei van +5.2% ook de komende vijf jaren de belangrijkste markt blijven. Ook de – voor Nederland belangrijke – corridor naar Latijns Amerika zal naar verwachting bovengemiddeld groeien (+4.3%), evenals de handelscorridor naar Zuidoost Azië (+4.1%).
- **Schiphol presteert goed in vergelijking met andere luchthavens:** wat betreft connectiviteit doet Schiphol op dit moment niet onder voor andere luchthavens. Ook in termen van ontwikkeling, kende de luchtvracht op Schiphol (5.9%) in de afgelopen 12 maanden een bovengemiddelde groei in vergelijking met concurrerende luchthavens (gemiddeld 3.5%). Er zijn veel freighter operators en het aantal maindeck bestemmingen is vergelijkbaar met Frankfurt. Het aandeel maindeck ten opzichte van de totale capaciteit is hoog. Het marktaandeel van de 'home carrier' KLM/Martinair op Schiphol is daarentegen relatief laag.
- **Freighters zijn in toenemende mate moeilijk winstgevend te vliegen:** door de voortdurende overcapaciteit staan freighter operaties wereldwijd onder druk. Dat geldt met name voor de oudere generatie freighters, die ook door KLM/Martinair worden gevlogen. Dat zij deze freighters uitfaseren is geen verrassing. In combinatie met het uitfaseren van de 747-Combis heeft dit op termijn echter wel implicaties voor de hoeveelheid aangeboden maindeck capaciteit op Schiphol.
- **Het marktaandeel freighters zal wereldwijd blijven afnemen: Schiphol en Frankfurt zijn tot op heden ontkomen aan de trend dat het aandeel maindeck afneemt.** Door de moeilijke exploitatie van freighters en de alsmaar groeiende vraag naar passagiersvliegtuigen met steeds aantrekkelijkere luchtvrachtcapaciteit, zal deze trend aanhouden. Op dit moment is 74% van alle uitstaande capaciteit (i.e. capaciteit 'on order') in de vorm van belly (i.e. het vrachtruim in passagierstoestellen). Historisch lag dit percentage op c.a. 50%. Het zijn met name de maatschappijen in het Midden Oosten die forse groei in (belly) capaciteit verwachten.
- **Onbalans tussen vracht- en passagiersmarkten drijft behoefte aan freighters**: Slechts 5-10% van alle goederen heeft maindeck capaciteit op vrachttoestellen nodig vanwege de fysieke aard van de goederen (volumineuze kapitaalgoederen voor de olie en gas industrie, MRI-scanners, semiconductor fabricage machines, maar ook vervoer van paarden e.d.). Een belangrijkere reden voor vracht om per 'maindeck' te worden vervoerd is de onbalans tussen vracht- en passagemarkten. Grote luchtvrachtbestemmingen zoals Colombia, Ecuador, Kenia, Ethiopië en (delen van) China hebben een relatief kleine passagiersmarkt ten opzichte van het luchtvrachtpotentieel. Freighters zijn in dat geval nodig om de luchtvracht naar Europa te transporteren.

Deel 1 - Luchtvracht is van groot belang voor de Nederlandse economie

De mondiale luchtvrachtmarkt staat al jaren onder druk door de economische en financiële crises, groeiende overcapaciteit, stagnerende groei, een verschuiving in prioriteit bij de inrichting van wereldwijde supply chains (van “snel” naar “betrouwbaar”), toenemende regelgeving rond milieu en veiligheid, en handelsprotectionisme.

Ondanks deze factoren zag de wereldwijde luchtvrachtindustrie vanaf 2000 een jaarlijkse groei van 2.7%[1]. Het luchtvrachtvolume van en naar West Europa groeide van 2005 tot 2013 jaarlijks met slechts 1.2%. Gemeten in de waarde van de getransporteerde goederen, zag de Europese luchtvrachtmarkt echter een sterkere groei van 5.1% p.a. over dezelfde periode. Daarnaast blijkt dat meer dan de helft (54%) van de totale handelswaarde van en naar Europa per luchtvracht wordt geïmporteerd of geëxporteerd. Luchtvracht is daardoor zeer belangrijk voor de Europese economie.

Nederland presteert sterk op het gebied van luchtvracht in vergelijking met haar economische omvang. Waar het aandeel van de Nederlandse economie gemeten in BBP 4.9% van West Europa bedraagt[2], behaalt Nederland een aanzienlijk hoger Europees marktaandeel voor zowel luchtvracht[3] import (17.6%) als export (7.1%) gemeten in verhandeld gewicht (Tabel 1).

Tabel 1: Belang van Nederland in de West Europese luchtvrachtmarkt (2013)

Omvang BBP Nederland is **4.9%** van het totale BBP van West Europa	Nederland exporteert 356k ton aan luchtvracht, **7.1%** van het totaal in West Europa	Nederland importeert 694k ton aan luchtvracht, **17.6%** van het totaal in West Europa	Schiphol is met 1.5 mln ton de **3e** Europese vracht-luchthaven, met **14%** aandeel binnen de Europese Top 10 vracht-luchthavens
De populatie Nederland is **4.1%** van de totale populatie van West Europa	Nederlandse exporten vertegenwoordigen **6.4%** van de totale luchtvracht exportwaarde in West Europa[1] (NL: $48mrd)	Deze importwaarde vertegenwoordigt **16.2%** van het totaal naar West Europa (NL: $80mrd)	
Nederland bestrijkt **0.9%** van het land-oppervlakte van West Europa[3]	Luchtvracht in Nederland vertegenwoordigt ~7% van de exporten en ~17% van de importen van en naar West Europa		

Deel 2 - Kansen en bedreigingen voor Nederlandse luchtvracht (routes en producten)

Nederland historisch sterk in handel bloemen en high-tech

Nederland heeft een substantieel marktaandeel in de handel van bederfelijke goederen (perishables, 26%) en hoogwaardige technologische goederen (high-tech, 21%) van en naar West Europa (Figuur 1). Gezien het reeds hoge marktaandeel binnen deze twee productgroepen zal de prioriteit moeten liggen op het beschermen van het marktaandeel, in plaats van het nastreven van verdere groei van het marktaandeel binnen deze segmenten.

Volumes van en naar Nederland staan voor beide productgroepen om verschillende redenen mogelijk onder druk:

- Het aandeel van high-tech dat door de lucht wordt vervoerd neemt wereldwijd af, door een verschuiving naar zeevracht en andere modaliteiten. In de periode 2000-2013 hebben high-

[1] Bron: Seabury Global Trade database, 2000-2013
[2] Bron: EIU (oktober 2014), aldus definitie van West Europa in Seabury Global Trade Database
[3] Bron: Seabury Global Trade Database, 2013

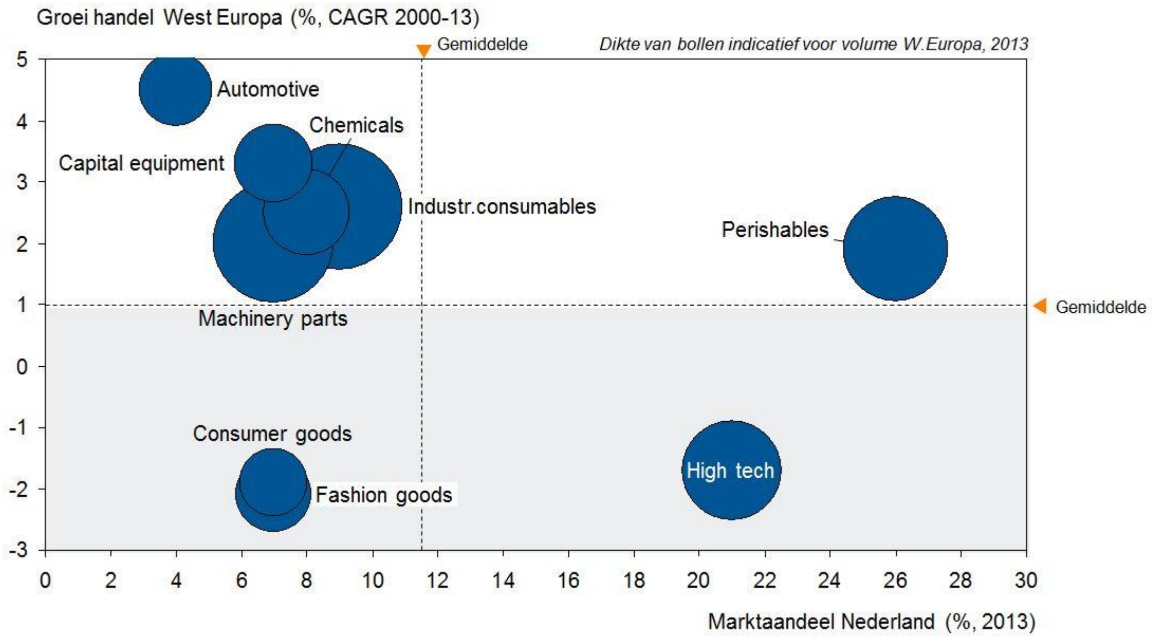
tech importen en exporten van/naar West Europa hierdoor een negatieve groei (-2%) laten zien. Ondanks dat hier in 2014 een positieve correctie op heeft plaatsgevonden, blijft deze zogenaamde "mode shift" een relevante trend voor high-tech. Nederland heeft hierdoor een hoog marktaandeel in een sector die gevoelig is voor een verschuiving naar zeevracht.

- Importen en exporten van bederfelijke goederen (perishables) groeiden tussen 2000-2013, maar zijn afhankelijk van freighter-capaciteit door de zeer grote vraag naar luchtvrachtcapaciteit vanuit markten met een beperkte passagiersmarkt, zoals Colombia, Kenia en Ecuador. De wereldwijde verschuiving van freighter naar belly capaciteit en de daarmee samenhangende ontwikkelingen rond de freighter-capaciteit van Air France-KLM, zullen de beschikbare capaciteit op deze markten naar alle waarschijnlijkheid negatief beïnvloeden.

Kansen zullen moeten worden gezocht in die productgroepen waar groei te behalen is en waar het huidige Nederlandse marktaandeel relatief laag is. In figuur 1 is dit het segment in de linkerbovenhoek. Voorbeelden hiervan zijn de automotive industrie, kapitaalgoederen en chemicaliën (voornamelijk de farmaceutische industrie).

Figuur 1: Groei handel (luchtvracht) in West Europa versus marktaandeel Nederland

Het Nederlands marktaandeel in perishables (bederfelijke goederen) en high-tech moet worden beschermd; groei moet worden behaald binnen productgroepen waar het huidige marktaandeel laag is, maar de groei hoog[1]



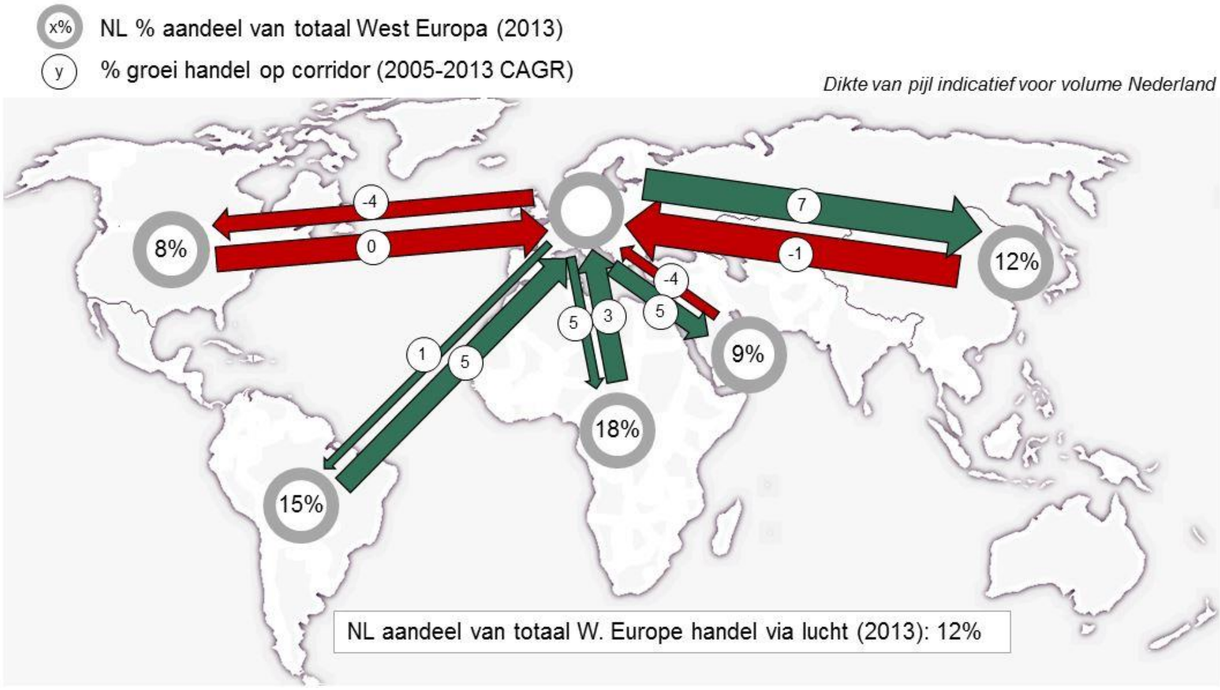
Nederland kent een sterke positie op de Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse markten

Azië is de belangrijkste handelsregio voor de Nederlandse luchtvrachtmarkt, gevolgd door Afrika en Noord Amerika. Nederland heeft een hoog marktaandeel op routes van/naar Afrika (18%) en Latijns Amerika (15%), waar de bloemenmarkten zich bevinden. Het marktaandeel van en naar Azië (12%) is hoog in vergelijking met Noord Amerika (8%) en het Midden Oosten en Zuid Azië (9%).

Nederlandse exporten zijn de afgelopen jaren op vrijwel alle bestemmingen gegroeid, waarbij Azië opvalt met een jaarlijkse groei van 7%. Exporten naar Noord Amerika hebben een 4% p.a. daling laten zien. Wat betreft importen waren Afrika en Latijns Amerika sterk (+3% en +5%). Importen vanuit Azië en Noord Amerika bleven nagenoeg onveranderd sinds 2005 (Figuur 2).

Figuur 2: Groei handel (luchtvracht) van/naar Nederland, 2005-2013

Nederland heeft een hoog marktaandeel op routes van/naar Afrika en Latijns Amerika en zag exporten groeien op alle markten met uitzondering van Noord Amerika; importen uit Azië zagen een licht negatieve groei[1]



Exporten uit omliggende landen in West Europa van belang voor Schiphol

Een vergelijking tussen de import- en exportstromen van Nederlandse goederen met het vrachtverkeer van en naar Schiphol, laat zien dat het aantal ton dat door Nederland wordt geïmporteerd, overeenkomt met het aantal ton binnenkomend vrachtverkeer dat gerapporteerd wordt door Schiphol (Figuur 3). Dit betekent dat het merendeel van de goederen dat wordt ontvangen op Schiphol, bestemd is voor de Nederlandse markt of voor distributiecentra in Nederland (of anderszins via Nederland wordt gedistribueerd).

Doordat het volume aan exportgoederen vanuit Nederland aanmerkelijk lager is dan het geïmporteerde volume, zijn vraag (luchtvracht) en aanbod (capaciteit) uit balans. Om deze onbalans te compenseren en een gezonde markt te creëren voor vervoerders, is het van groot belang om uitgaande luchtvrachtvolumes uit omliggende landen in Europa aan te trekken.

Er zijn daarom drie typen stromen te onderscheiden die de kern vormen van de luchtvrachtpositie van Schiphol, te weten (1) importen naar Nederland, (2) exporten vanuit Nederland, en (3) exporten uit omliggende landen (Figuur 3).

Deze stromen hebben een verschillende waarde voor de Nederlandse economie (e.g. ze zijn niet even belangrijk voor de “BV Nederland”), maar ze zijn wel van cruciaal belang voor de Nederlandse luchtvrachtsector. Ieder van deze stromen vergt een specifieke aanpak en strategie om groei te bevorderen, zeker omdat er in meer of mindere mate beleids- en interventiemiddelen van de Nederlandse overheid beschikbaar zijn:

1. **Importen naar Nederland**: Goederen die bedoeld zijn voor de Nederlandse markt, maar ook voor Europese distributiecentra in Nederland. Deze distributiecentra zijn van vitaal belang voor het aantrekken en behouden van luchtvrachtstromen. Nederland heeft op dit moment een zeer sterke positie op het gebied van Europese distributiecentra. Het lijkt er op dat met name België in toenemende mate een belangrijkere rol naar zich toe trekt. Voor dit segment is het de juiste strategie om op basis van een aanvalsplan per productgroep met toegevoegde

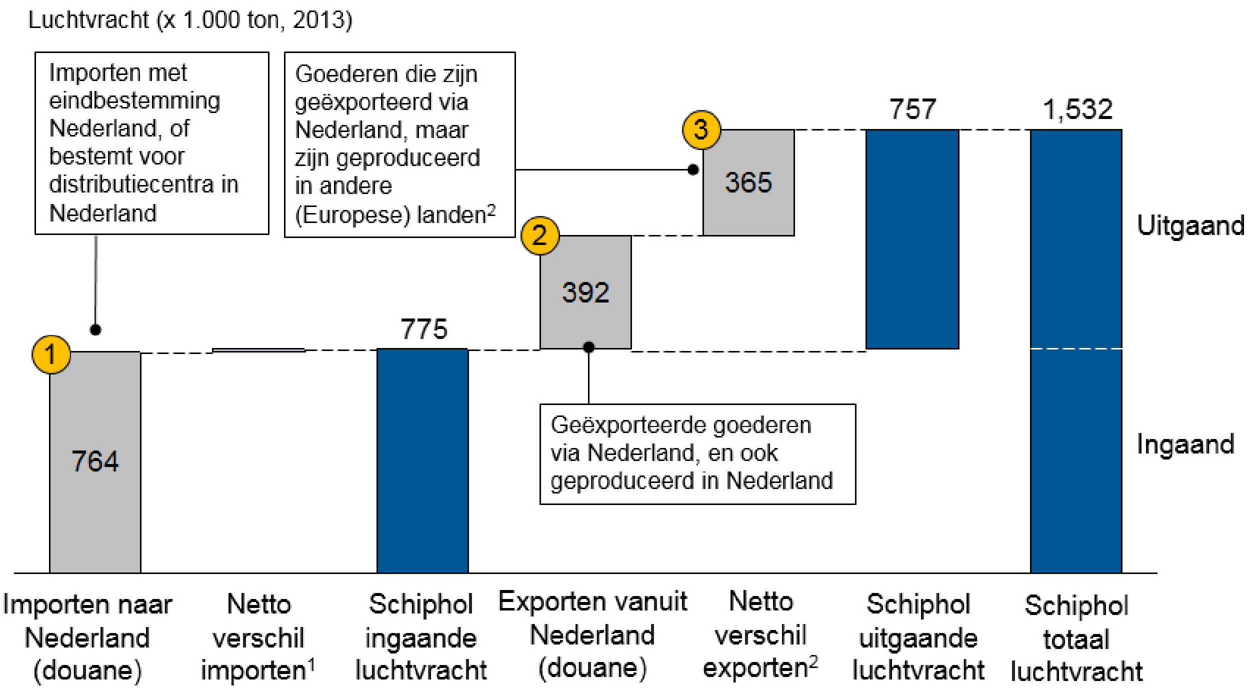
waarde potentieel, nieuwe distributiecentra naar Nederland toe te trekken. Het zou hiervoor waardevol kunnen zijn om te begrijpen waarom Nederland zo succesvol is (geweest) in de high-tech en de bederfelijke goederen in het verleden.

2. **Exporten uit Nederland**: Goederen geproduceerd in Nederland moeten een goede ontsluiting kunnen vinden vanaf Nederlandse luchthavens. Kwaliteit van luchtvrachtafhandeling, opslag en de juiste connectiviteit zijn van belang om ‘lekkage’ naar andere luchthavens te voorkomen.

3. **Exporten uit andere landen**: Goederen met hun oorsprong in omliggende landen kunnen worden aangetrokken door goede connectiviteit, ‘ease of doing business’ en kwaliteit van diensten en faciliteiten op en vanaf Schiphol. Ook het aantrekken van consolidatie-faciliteiten van expediteurs op Schiphol kan een strategie zijn om zowel binnenkomende als uitgaande vrachtvolumes aan te trekken. Exportstromen met een oorsprong in omliggende landen zijn per definitie sterk ‘footloose’ van aard.

Figuur 3: Nederlandse handelsvolumes (luchtvracht) versus luchtvrachtstatistieken Schiphol (2013)

Exporten uit omliggende Europese landen zijn van vitaal belang voor Schiphol om de onbalans tussen importen en exporten te kunnen compenseren[5].



[1] Netto verschil tussen (i) importen die via Schiphol binnenkomen en vervolgens naar een eindbestemming in Europa (niet NL) worden getruckt, versus (ii) importen die via een Europese (niet NL) luchthaven zijn binnengekomen en van daaruit naar een eindbestemming in Nederland worden getruckt

[2] Netto verschil tussen (i) exporten met herkomst elders in Europa (niet NL) die via Schiphol worden vervoerd , versus (ii) exporten met herkomst Nederland die naar een Europese (niet NL) luchthaven worden getruckt om daar vervolgens te worden verscheept

Ten aanzien van dit laatste punt wijst de bovenstaande grafiek uit dat Nederland via Schiphol al veel export luchtvracht van omliggende landen aan zich weet te binden; per saldo aanmerkelijk meer dan dat Nederland aan export luchtvracht verliest aan luchthavens in omliggende landen.

Uit interviews onder Nederlandse verladers, evenals buitenlandse verladers actief in Nederland, blijkt dat verladers (1) ‘Connectiviteit & beschikbare capaciteit’ het meest belangrijk vinden in de vrachtluchthavenkeuze, gevolgd door (2) ‘Efficiëntie van douaneprocessen’, en (3) ‘Veiligheid en

[5] Bronnen: Seabury Global Trade Database en verkeerstatistieken Schiphol, 2013

kwaliteit van vrachtafhandeling'. Sommige typen luchtvrachtgoederen vereisen verder gespecialiseerde afhandeling en/of faciliteiten voordat ze kunnen worden aangetrokken, wat eveneens een belangrijk criterium is in de vrachtluchthavenkeuze door verladers. Schiphol krijgt relatief hoge scores van verladers op alle voorgelegde kwaliteitselementen.

Bij bepaling van strategieën voor het behouden van deze positie en waar mogelijk deze verder uit te breiden, is het belangrijk te kijken naar specifieke vereisten van deze productsoorten en hoe Schiphol en Nederland hierop kunnen concurreren. Dit kan bijvoorbeeld door (i) het aanbieden van specifieke connectiviteit en capaciteit, (ii) het aanbieden van diensten zoals speciale opslag of afhandeling, of (iii) het aantrekken van de juiste expediteurs die veel handelen in deze goederen.

Kansen voor Nederland in vervoer van goederen met hoge waardedichtheid, zoals farmaceutica en high-tech

De waardedichtheid van goederen (gemeten in $/kg) is in algemene zin een graadmeter voor aantrekkelijkheid van de goederen. Een hogere waardedichtheid betekent een hogere waarschijnlijkheid voor mogelijke waardetoevoegende activiteiten. Deze productgroepen vereisen meer specifieke faciliteiten en distributieactiviteiten, hogere kwaliteitsnormen, kennis en bekwaamheden, etc. Dit zijn productgroepen die werkelijk waarde toevoegen aan de Nederlandse economie en de Nederlandse luchtvrachtsector in het bijzonder.

Chemische producten, waaronder ook farmaceutische goederen, zijn om deze reden met een waarde-dichtheid van gemiddeld $268/kg een interessante productgroep. Het huidige marktaandeel van Nederland binnen West Europa voor deze snelgroeiende productgroep is 8.4% in 2013. Machineonderdelen en de automotive industrie in het algemeen zijn andere voorbeelden met een hoge waardedichtheid, en zijn bovendien ook snelgroeiende goederensoorten waarbij het huidige Nederlandse marktaandeel in luchtvracht relatief laag is. High-tech valt met gemiddeld $388/kg eveneens in de productcategorieën met een hoge waardedichtheid.

Mode (fashion goods) wordt door veel geïnterviewden ook als een aantrekkelijke industrie gezien. Vanuit een dataoogpunt springt mode er echter niet uit. De waardedichtheid is laag en de industrie is in zijn totaliteit al jaren aan het krimpen, mede door de toenemende concurrentie vanuit andere vervoersmodaliteiten. Focus op het duurdere modesegment zou daar aan tegemoet kunnen komen. Overigens is het zo dat waardedichtheid niet alles zegt. Bederfelijke goederen hebben bijvoorbeeld een zeer lage waarde dichtheid ($6/kg), maar leveren zonder twijfel een zeer wezenlijke bijdrage aan de Nederlandse economie.

Verwachtte groei Europese luchtvracht 2013-2018 positief

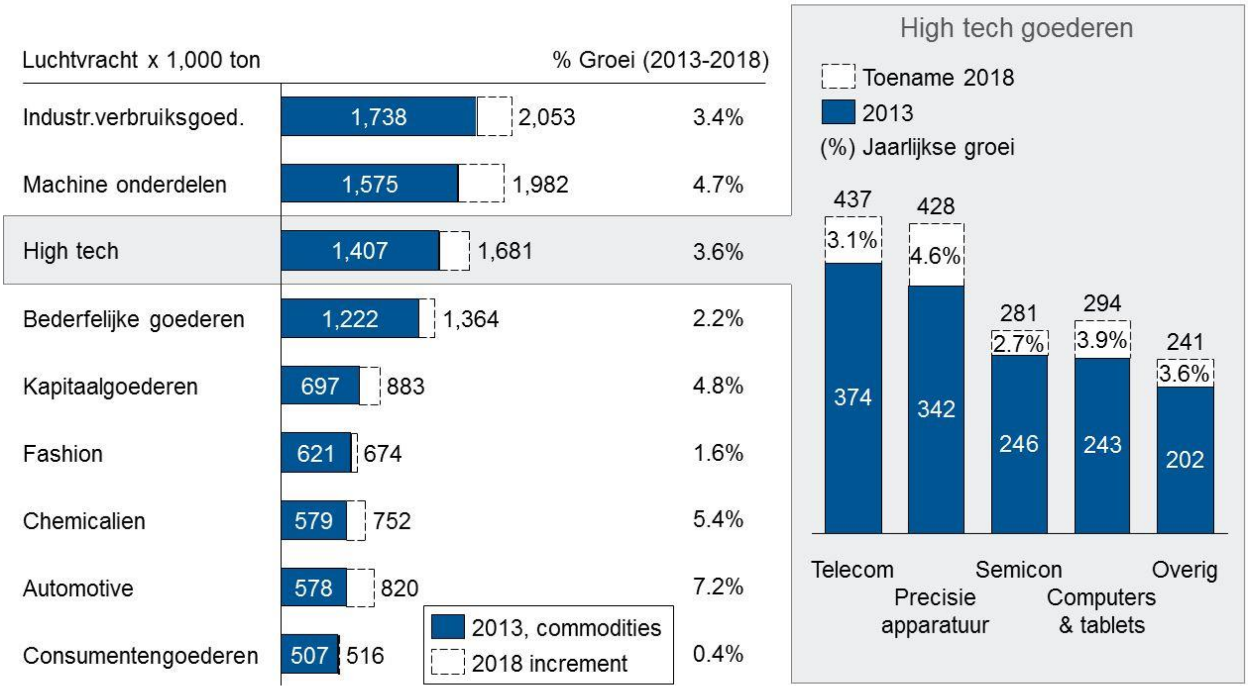
Vooruitkijkend naar de komende vijf jaar wordt naar schatting tussen de 3% en 4% groei verwacht voor de West Europese luchtvrachtsector, gemeten in tonnage[6]. De sterkste groei wordt verwacht voor de automotive industrie, chemicaliën (voornamelijk farmaceutische goederen), kapitaalgoederen en machineonderdelen (Figuur 4).

Na een periode van forse stagnatie, wordt ook voor high-tech op de middellange termijn groei verwacht van rond de 3.6% op jaarbasis. Binnen de categorie high-tech wordt de meeste groei verwacht voor precisie-apparatuur (+4.6%) en computers & tablets (+3.9%). Ondanks een positieve verwachting voor deze categorie, is deze groei voornamelijk herstel van gekrompen luchtvracht volumes sinds 2008. Voor bederfelijke goederen, een belangrijke productgroep voor Nederland (voornamelijk bloemen), wordt tussen de 2-3% groei verwacht.

[6] Bron: Seabury Global Air Trade forecast (Mei 2014), voorspelling voor periode 2013-2018

Figuur 4: Verwachte groei productgroepen luchtvracht van/naar West Europa (2013-2018)

Voor bijna productgroepen wordt op korte- tot middellange termijn groei verwacht; de hoogste groei wordt verwacht voor de automotive industrie, chemicaliën en kapitaalgoederen[6]



Noordoost Azië blijft de belangrijkste handelsregio voor West Europa. Naar verwachting geniet deze regio ook de sterkste groei van en naar West Europa (+5.2%), gevolgd door Zuid Amerika en Zuidoost Azië. Noord Amerika zal met 2.6% naar verwachting aanzienlijk minder groei doormaken in de komende vijf jaar.

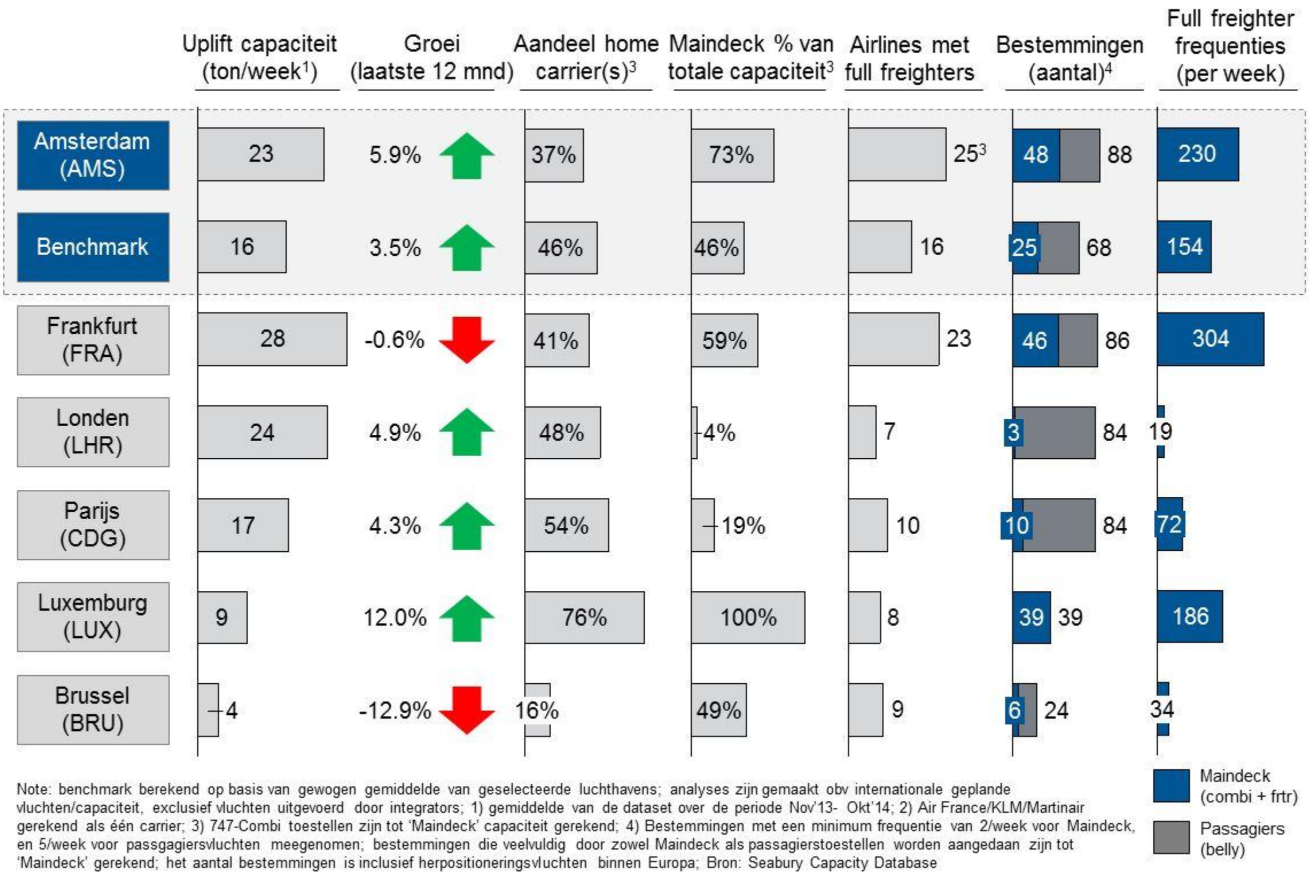
Deel 3 - Luchtvracht connectiviteit en capaciteit

Schiphol presteert goed ten opzichte van andere Europese luchthavens

Schiphol onderscheidt zich op verschillende elementen van omliggende luchthavens in haar connectiviteit en beschikbare capaciteit. Zo heeft de 'home carrier' (KLM/Martinair) op Schiphol met 37% een relatief laag aandeel van de totale geplande vrachtcapaciteit[7], vergeleken met 41% op Frankfurt (Lufthansa), 48% op London Heathrow (BA, Virgin Atlantic) en 54% op Parijs Charles de Gaulle (Air France)[8] (Figuur 5).

Figuur 5: Connectiviteit Schiphol versus concurrerende luchthavens

Schiphol presteert goed op belangrijke indicatoren in vergelijking met haar concurrenten, en kan worden gekarakteriseerd als een grote en open groeimarkt, met een focus op maindeck



Schiphol heeft met 73% van de totale vrachtcapaciteit ook een hoog aandeel maindeck capaciteit. Dit wordt gedreven door een relatief hoog aandeel van freighter capaciteit (62%) en door de capaciteit van KLM 747-combi vliegtuigen (11%).

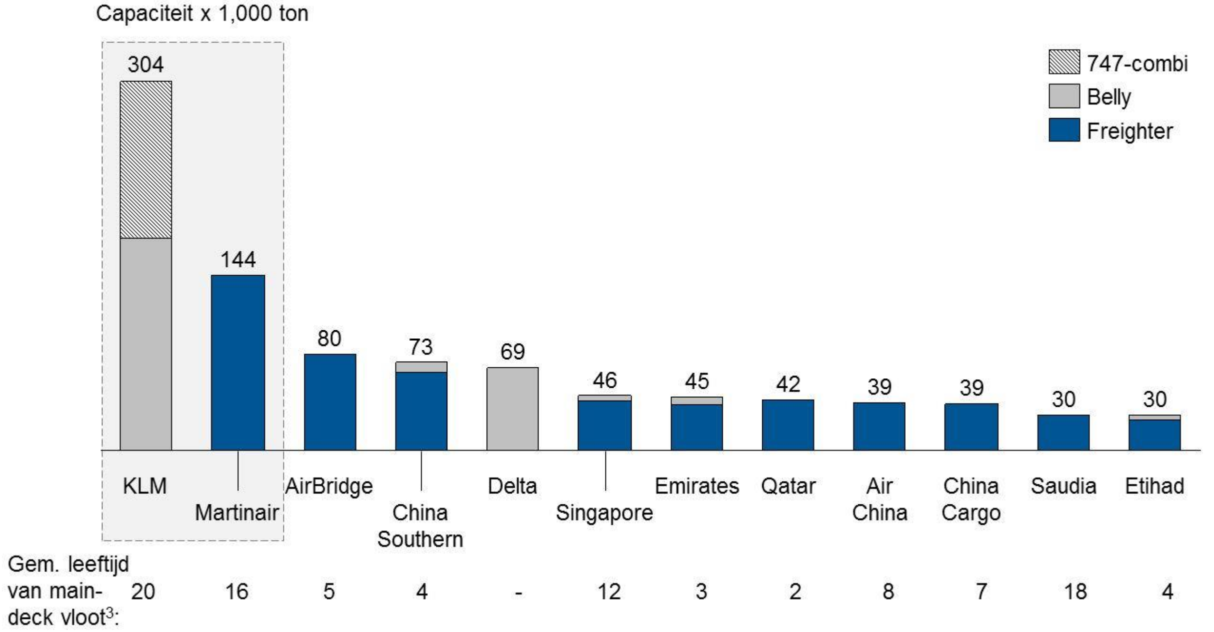
Het aantal luchtvaartmaatschappijen dat freighters opereert en het aantal vrachtbestemmingen dat wordt aangeboden op Schiphol, is eveneens relatief hoog. Met 88 bestemmingen[10], waaronder 48 aangeboden freighter bestemmingen, voert Schiphol de lijst aan en is zij vergelijkbaar met Frankfurt. Op Frankfurt wordt echter een hoger aantal frequenties aangeboden dan op Schiphol. Het profiel van Schiphol komt het sterkst overeen met Frankfurt, de grootste vrachtluchthaven in Europa.

[7] Alleen geplande capaciteit, exclusief charter vluchten en integrators; Bron: Seabury Capacity Database
[8] Exclusief ongeplande capaciteit (charters) en activiteiten van integrators
[10] Alleen bestemmingen met min. 2 freighter frequenties en/of 5 passagiersvluchten per week beschouwd

KLM en Martinair zijn samen de grootste aanbieder van capaciteit op Schiphol, waarvan de capaciteit evenredig wordt verdeeld onder (1) de passagiersvluchten van KLM, ofwel 'belly' capaciteit, (2) de KLM 747-combi vliegtuigen en (3) de Martinair freighters (ieder 30%-35% van het totaal). AirBridge Cargo is de op één na grootste aanbieder van capaciteit, gevolgd door een aantal Chinese aanbieders en maatschappijen uit het Midden-Oosten (Figuur 6).

Figuur 6: Beschikbare vrachtcapaciteit vanaf Schiphol

KLM en Martinair zijn de grootste aanbieders van luchtvracht capaciteit vanaf Schiphol; de capaciteit van KL/MP wordt voor één derde verzorgd door freighters, één derde door 747-combis, en één derde door belly capaciteit[11]



1) Internationale geplande widebody capaciteit, exclusief ongeplande vluchten (charters) en activiteit van integrators; 2) Laatste 12 maanden t/m Juli 2014; 3) 747-combi toestellen gerekend als maindeck capaciteit; (bronnen: Seabury Capacity Database; Ascend database)

Opvallend is verder dat de gemiddelde leeftijd van de KLM/Martinair maindeck capaciteit (747-combi toestellen en freighters) aanzienlijk hoger ligt dan bij het merendeel van andere aanbieders op Schiphol. Met de kennis dat oudere freighters door traditionele aanbieders moeilijk winstgevend te opereren zijn[12], is het niet onverwacht dat KLM/Martinair de inzet van met name de oudere vrachtcapaciteit heeft besloten uit te faseren.

<u>Uitfasering van combi en freighter capaciteit KLM/Martinair heeft (op termijn) impact op capaciteit Noord- en Zuid Amerika</u>

Op dit moment worden de oudere 747-Combi toestellen van KLM/Martinair voornamelijk ingezet op Noordoost Azië en Noord Amerika. De MD11 vrachttoestellen van Martinair worden voornamelijk ingezet naar Latijns Amerika (Figuur 7).

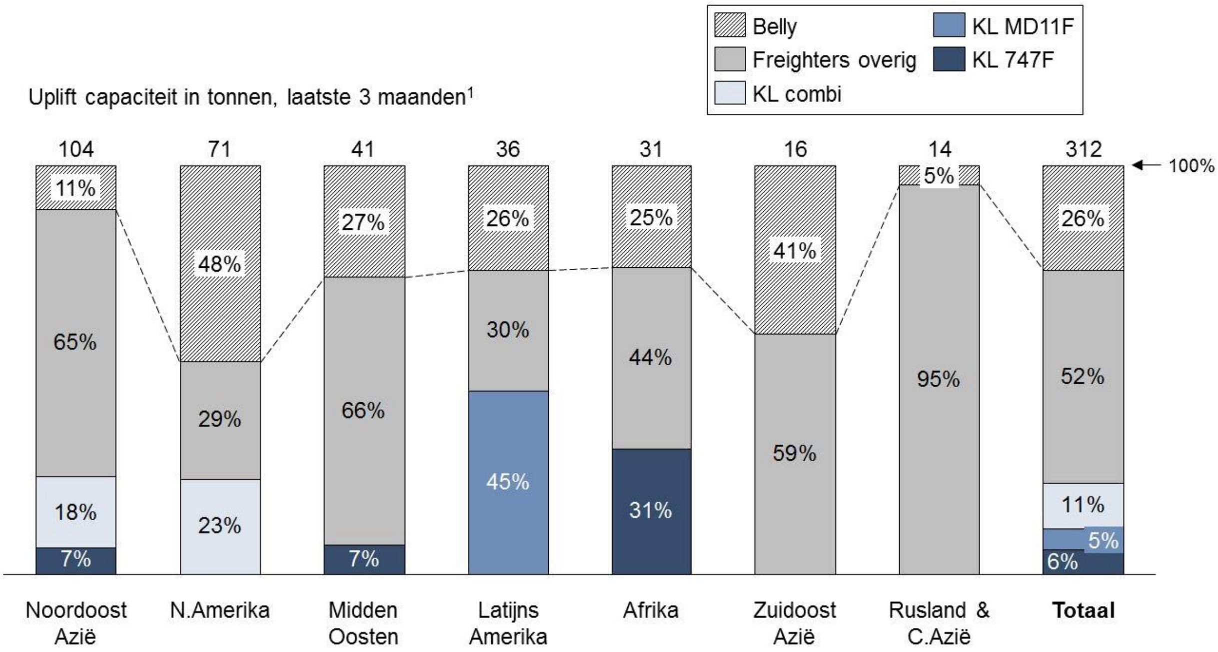
Uitfasering van de 747-Combi en MD11F toestellen heeft op termijn impact op de aangeboden maindeck vrachtcapaciteit vanaf Schiphol naar/van deze regio's. De vrachtcapaciteit naar Noord Amerika wordt reeds gedomineerd door passagierstoestellen en deze regio heeft hierdoor een lager capaciteitsaandeel van freighters (29%) vanaf Schiphol dan andere regio's. De 747-Combi toestellen nemen hierdoor een belangrijke positie in, wat maakt dat het uitfaseren van deze toestellen in de toekomst een mogelijk negatieve impact heeft op de aangeboden maindeck capaciteit.

[11] Seabury Capacity Database; Ascend database
[12] Aantoonbaar middels simulatie van freighter rotaties, met aannames voor yields en operationele kosten

Latijns Amerika heeft op dit moment een hoog aandeel maindeck capaciteit vanaf Schiphol door de inzet van freighters (75%). Met een hoog capaciteitsaandeel van de Martinair MD11 vrachttoestellen (45%) komt dit aanbod echter mogelijk onder druk; afgezien uiteraard van mogelijke herpositionering van overige KLM/Martinair freighters of combi's.

Figuur 7: Capaciteit en type toestellen vanaf Schiphol naar de verschillende regio's

De impact van de geplande uitfasering van de MD11F (2015-2016) en B747-combi's (2016-2020) door KLM/Martinair zal zich mogelijk doen gelden op de Noord en Zuid Amerikaanse routes[13]



1) Analyse is gebaseerd op geplande 'widebody' capaciteit gedurende de periode Aug'13-Okt'13 (exclusief integrators); Noot: de capaciteit per regio is gebaseerd op de voornaamste vracht regio per route; luchthavens die worden gebruikt voor technische tussenlandingen zijn niet meegenomen in de bepaling van regio; herpositioneringsvluchten binnen Europa zijn uitgesloten van de analyse; bron: Seabury Capacity Legs database

Wereldwijde verschuiving in vrachtcapaciteit verwacht richting passagiersvliegtuigen

Ondanks dat een significant aandeel van de wereldwijde luchtvracht wordt vervoerd in freighters (~50%), is slechts een klein deel fysiek afhankelijk van deze capaciteitsvorm vanwege afmetingen of gewicht (zoals volumineuze kapitaalgoederen voor de olie en gas industrie, MRI-scanners, semiconductor fabricage machines, maar ook vervoer van paarden e.d.). Op Schiphol wordt het aandeel van goederen die om reden van fysieke afmeting maindeck capaciteit vragen, geschat op 5-10% van het totaal[14]. Andere redenen voor vervoer van vracht per freighter zijn de consolidatiewens van expediteurs (zo verdienen zij hun geld), en de aanwezigheid van routes met een grote vraag naar luchtvrachtcapaciteit maar met beperkte passagiersvolumes.

Het capaciteitsaandeel van freighters is op Schiphol de laatste jaren relatief constant gebleven. Dit gaat in tegen de trend dat het aandeel van freighters in het afgelopen decennium wereldwijd gemiddeld met 5-8 procentpunten is gedaald. Deze trendbreuk van Schiphol benadrukt het relatieve belang van freighters voor Schiphol.

Overcapaciteit in de luchtvrachtmarkt is uiteindelijk de reden dat de wereldwijde inzet van freighters daalt. Enerzijds zijn er de economische ontwikkelingen die de vraag negatief hebben beïnvloed, anderzijds zijn er enorme orders van nieuwe passagiersvliegtuigen met een significante luchtvrachtcapaciteit (geen maindeck echter) en een piek in de levering van nieuwe productie-freighters, die zorgen voor een forse capaciteitsgroei.

[13] Seabury Capacity Routes database; Seabury analyse
[14] Bron: Seabury sector interviews

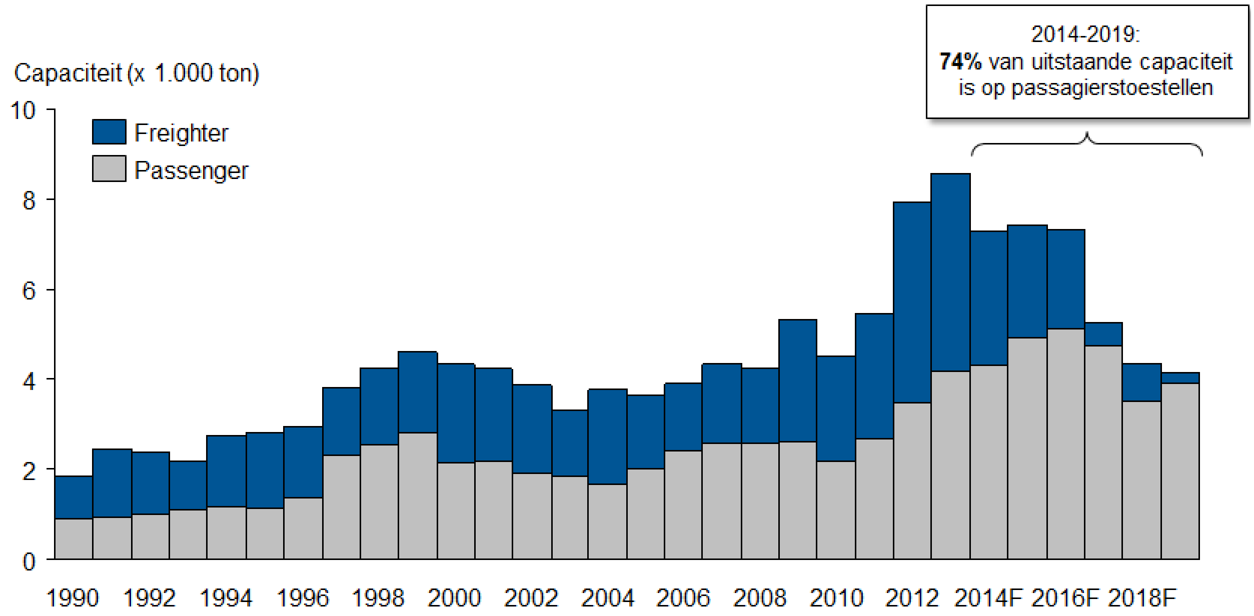
Een situatie van overcapaciteit maakt dat freighters in toenemende mate moeilijk winstgevend te opereren zijn, zoals is aangetoond met simulaties van vrachtroutes en yields. Dit geldt voor alle freighter generaties, maar in het bijzonder voor de oudere freighters (waaronder de MD11F).

Deze situatie blijft naar alle verwachting nog een tijd bestaan. In het recente verleden zijn er nog enorme orders voor nieuwe passagiersvliegtuigen geplaatst. Zonder nieuwe freighter orders zal de belly capaciteit in toenemende mate dominant worden aangezien op dit moment 74% van de nieuw geleverde capaciteit in de komende 5 jaar belly capaciteit zal zijn (Figuur 8).

Deze belly capaciteit (passagierstoestellen) wordt gedomineerd door de drie grootste maatschappijen uit het Midden-Oosten: Emirates, Etihad en Qatar. De express operator FedEx vertegenwoordigt het merendeel (~50%) van de uitstaande orders voor full freighters, en zal naar waarschijnlijkheid ten goede komen aan vervanging van huidige, verouderde capaciteit in tegenstelling tot groei van capaciteit. Dit alles maakt dat naar verwachting de neerwaartse trend van het aandeel in capaciteit van full freighter toestellen in de toekomst zal doorzetten.

Figuur 8: Uitstaande orders van passagiers toestellen drijft geplande vrachtcapaciteit

De neerwaartse trend van het capaciteitsaandeel van freighters zal naar verwachting verder doorzetten in de toekomst; 74% van de uitstaande vrachtcapaciteit wordt verzorgd door passagierstoestellen; leveringen van nieuwe full freighter toestellen zagen een piek in 2013



1) Widebody passagierstoestellen (inclusief mixed passenger/freight combinaties); alleen bevestigde orders zijn meegenomen; de genoemde jaren betreffen de geplande bouwjaren van de toestellen Bron: Ascend Fleet Database (dd 21 juli 2014); Seabury analyses